

КРИВИЧНА ОДГОВОРНОСТ У ВЕЗИ СА ПРЕВОЗОМ ПУТНИКА У ЈУГОСЛАВИЈИ

I. Увод

Једна од битних карактеристика савременог човечанства јесте опасност коју изазива масовна употреба технике и техничких достигнућа у свим областима живота. Данас се техника неупотребљава само у индустрији и другим радним процесима. Техника је продрла у свакодневни живот појединаца. Целокупни живот савремених људи се одвија у додиру са неким техничким средствима било у раду, било у потрошњи, било у разоноди. Техника је постала средство људског живота, начин људског живота и средина у којој људи живе — представљајући на тај начин један универзални социо-еколошки систем.

Овај нагли продор технике у свакодневни живот људи најочигледније се манифестује баш у области јавног саобраћаја. Број моторних возила вртоглаво расте из године у годину. Којим темпом расте број возила у Југославији, показују следећи статистички подаци (Статистички годишњак Југославије, 1975, стр. 224):

Друмска моторна превозна средства

| Година | Мотоцикли | Путнички аутомобили | Аутобуси | Теретни аутомобили |
|--------|-----------|---------------------|----------|--------------------|
| 1965. | 106.396 | 187.842 | 8.227 | 58.575 |
| 1966. | 112.318 | 253.344 | 9.836 | 70.115 |
| 1967. | 112.744 | 355.875 | 11.233 | 85.641 |
| 1968. | 107.024 | 439.892 | 12.339 | 90.555 |
| 1969. | 111.881 | 562.509 | 13.263 | 95.318 |
| 1970. | 107.747 | 720.874 | 14.869 | 107.287 |
| 1971. | 102.431 | 875.365 | 16.404 | 122.105 |
| 1972. | 96.516 | 1.001.596 | 17.698 | 127.056 |
| 1973. | 86.120 | 1.140.532 | 17.838 | 125.962 |
| 1974. | 86.252 | 1.332.972 | 19.162 | 136.110 |

Као што се види, једино је у опадању број мотоцикла. Међутим, број путничких аутомобила је у посматраном периоду порастао за више од шест пута. Тако се може рећи да је ово саобраћајно средство у Југославији данас постало веома масовно. Када се има у виду чињеница да је ово саобраћајно средство доступно сваком грађанину онда то практично значи да је безбедност људских живота данас у рукама просечног грађанина и зависи од његове спретности, стручности и способности да своју вожњу прилагоди потребама и интересима других.

Није зато чудно што је број саобраћајних несрећа у односу на број осталих несрећа у Југославији највећи и што се тај однос стално

мења у правцу даљег релативног и апсолутног повећања броја саобраћајних несрећа. Следећа табела узрока насилне смрти у Југославији у периоду од 1969. до 1973. године као и у годинама 1954, 1959. и 1964. (Статистички годишњак Југославије 1975, стр. 108) то јасно показују:

Убивства, самоубиства и несрећни случајеви у СФРЈ

| Година | 1954. | 1959. | 1964. | 1969. | 1970. | 1971. | 1972. | 1973. |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Убивства | 808 | 728 | 567 | 685 | 684 | 765 | 754 | 621 |
| Самоубиства | 1865 | 2108 | 2395 | 2801 | 2746 | 2827 | 2854 | 2750 |
| Несрећни случајеви | 5419 | 5986 | 6358 | 8566 | 9273 | 10070 | 9913 | 9856 |

Несрећни случајеви према узроцима

| Година | 1954. | 1059. | 1064. | 1969. | 1970. | 1971. | 1972. | 1973. |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Мотор. возило | 521 | 814 | 1359 | 3099 | 3888 | 4441 | 4723 | 4376 |
| Ост. саобр. сред. | 538 | 574 | 704 | 584 | 580 | 701 | 548 | 483 |
| Свега у саобр. | 1059 | 1388 | 1063 | 3683 | 4486 | 5142 | 5371 | 4859 |
| Ватр. оружје | 119 | 119 | 102 | 109 | 71 | 72 | 72 | 61 |
| Ватра | 233 | 213 | 135 | 186 | 184 | 237 | 227 | 234 |

Из табела се види да број убистава опада, број самоубистава стагнира, али зато број смрти у несрећама драстично расте. Но, док број смртних случајева од ватреног оружја опада а од ватре стагнира — број смртних случајева у саобраћају управо алармантно расте.

Када се имају у виду ови подаци — онда је сасвим разумљиво што је за последњих неколико година битно измењена и структура криминалитета у Југославији.

Ово се може најбоље видети ако се упореди број извршених кривичних дела против живота и тела са бројем извршених кривичних дела против опште сигурности људи и имовине, као што је то учињено у следећој табели (Статистички годишњак Југославије 1975, стр. 357):

Пунолетна осуђена лица у СФРЈ

| Година | 1964. | 1969. | 1970. | 1971. | 1972. | 1973. |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|
| Укупно осуђених | 113.803 | 101.363 | 101.915 | 99.079 | 101.968 | 91.408 |
| Против живота и тела | 28.444 | 26.825 | 25.758 | 24.001 | 23.008 | 18.986 |
| Прот. опште сигур. људи и имовине | 7.286 | 11.485 | 13.507 | 15.492 | 16.708 | 16.184 |

Ови подаци показују да класични облици напада на живот људи постепено уступају своје место новим облицима напада путем употребе технике и техничких средстава.

Може се слободно рећи да деликти против опште сигурности људи и имовине (посебно саобраћајни деликти) данас у Југославији представљају једну од најтежих врста деликата. Ово нарочито ако се има у виду обим штетних последица које из извршења ових деликата настају. Због тога није чудно што је у Југославији проблем заштите друштва од ове врсте деликвенције веома актуелан и што се његовом решавању посвећује изузетно велика пажња.

II. Кривична дела против безбедности јавног саобраћаја у југословенском кривичном законодавству

Кривична дела против сигурности јавног саобраћаја предвиђена су у глави XXI југословенског Кривичног законика, која носи наслов: Кривична дела против опште сигурности људи и имовине.

У овој глави су поред кривичних дела којима се напада на сигурност јавног саобраћаја — предвиђена и друга тзв. општеопасна кривична дела која се карактеришу посебним начином и средством извршења (употреба технике и природних снага) и изазивањем опасности за индивидуално или по обиму неодређени број људи или ствари. Ту нпр. спадају кривична дела: довођење у опасност живота људи или имовине опште опасном радњом или средствима (пожаром, поплавом, експлозијом, отровом или отровним гасом, јонизујућим зрачењем, моторном силом, електричном или другом енергијом или каквом другом опште опасном радњом или опште опасним средством) — члан 268, оштећење заштитних уређаја у рудницима, фабрикама и радионицама — члан 269, непрописно и неправилно извођење грађевинских радова — члан 270. итд.

Кривична дела која се односе на угрожавање безбедности јавног саобраћаја јесу следећа:

- 1) Угрожавање јавног саобраћаја (чл. 271)
- 2) Непружање помоћи лицу повређеном у саобраћајној несрећи (чл. 271а)
- 3) Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем (чл. 272)
- 4) Отмица ваздухоплова (чл. 272а)
- 5) Угрожавање безбедности лета ваздухоплова (чл. 272б)
- 6) Непрописна предаја саобраћају експлозивног или лако запаљивог материјала (чл. 274).

Поред ових кривичних дела постоје још два, која нису искључиво уперена против сигурности у јавном саобраћају, али која по својим обележјима такође представљају дела којима се може довести у опасност

јавни саобраћај. То су: уништење или уклањање знакова којима се упозорава на опасност (чл. 276) и злоупотреба телекомуникационих знакова (чл. 277).

У даљим излагањима задржаћемо се на кратком приказу и анализи законских дефиниција поменутих кривичних дела против сигурности у јавном саобраћају, да би, затим, прешли на разматрање основних проблема који се у југословенској теорији и пракси јављају у вези са кривично-поправном заштитом сигурности јавног саобраћаја.

1. *Угрожавање јавног саобраћаја.* — Кривично дело се састоји у угрожавању јавног саобраћаја на мостовима, путевима или улицама — неправилном или непрописном вожњом, употребом неисправног возила, оштећењем мостова, путева или улица, стављањем препрека или на други начин, тако да се тиме доведе у опасност живот људи или имовина већег обима.

Овде је реч о угрожавању друмског саобраћаја. Учинилац овог кривичног дела може бити или лице које вози моторно или неко друго возило на јавном путу (непрописана или неправилна вожња, употреба неисправног возила) или свако друго лице (оштећење мостова, путева или улица, стављање препрека).

Када је реч о радњама које могу учинити возачи, може се запазити да оне нису прецизно одређене у самом кривичном закону, већ се садржина тих радњи може одредити тек онда када се имају у виду други прописи који регулишу јавни саобраћај. Стога се може констатовати да диспозиција овог кривичног дела има бланкетни карактер. Под непрописном вожњом се подразумева вожња којом се крше саобраћајни прописи (напр. вожња преко дозвољене брзине), док се под неправилном вожњом подразумева таква вожња која не представља директно кршење саобраћајних прописа, али која не одговара конкретним условима вожње које намећу возило, пут и други фактори (нпр. вожња максимално дозвољеном брзином у условима када видљивост или клизавост пута захтевају смањење брзине), мада у теорији и пракси има мишљења да је у ширем смислу и овде реч о непрописној вожњи, јер је свака неправилна вожња у крајњој линији противна одредби члана 3. Закона о основама безбедности саобраћаја на путевима у којој се, између осталог каже: „Учесници у саобраћају дужни су да учествују у саобраћају на начин којим се не доводи у опасност здравље или живот других лица...”.

Последица кривичног дела је конкретна опасност за живот људи или имовину већег обима. Ако је услед једне од наведених радњи настала само апстрактна опасност — у питању је прекршај, који у југословенском праву не спада у кривично право, већ у управно право.

Ово кривично дело се може извршити и са умишљајем и из нехата. За умишљајно извршење овог кривичног дела предвиђена је казна затвора од три дана до три године, а за нехатно извршење овог кривичног дела казна затвора од три дана до једне године.

У ставу два, члана 271. предвиђено је као кривично дело — угрожавање железничког, бродског или ваздухопловног саобраћаја. За умишљајно извршење овог кривичног дела предвиђена је казна затвора од три месеца до три године или строгог затвора од једне до пет година, док је за нехатно извршење овог кривичног дела казна иста као и за нехатно извршење кривичног дела угрожавања друмском саобраћаја: затвор од три дана до три године.

У члану 273. предвиђена су тешка дела против опште сигурности. Ту су предвиђене казне за случај да је из неких основних кривичних дела против опште сигурности људи и имовине (а ту спада и кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 271) — произашла тежа последица. Реч је о конструкцији такозваног кривичног дела квалификованог тежом последицом — за коју важи правило да тежа последица мора бити увек резултат нехата учиниоца (чл. 8, ст. 1. КЗ). Ако је, пак, последица проузрокована умишљајно (нпр. смрт неког лица), онда није реч о кривичном делу квалификованом тежом последицом — већ о умишљајно извршеном кривичном делу за које је карактеристична та тежа последица (нпр. убиство), у стицају са основним делом.

Што се тиче основног кривичног дела, оно, као што је речено, може бити учињено или са умишљајем или из нехата. Зависно од тога да ли је основно кривично дело угрожавања јавног саобраћаја учињено са умишљајем или из нехата, као и зависно од тога о каквој је тежој последици реч, постоји неколико облика тешког дела угрожавања јавног саобраћаја.

Први облик постоји онда када је основно дело учињено са умишљајем, а настала је тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера. Казна за овај облик је строги затвор од једне до десет година.

Други облик постоји онда када је основно дело учињено са умишљајем, а настала је смрт једног или више лица. Казна за овај облик је строги затвор од три до петнаест година. У овом случају може бити изречена и казна строгог затвора од двадесет година, ако је основно дело учињено под особито отежавајућим околностима или ако је изазвало нарочито тешке последице.

Трећи облик постоји онда када је основно дело извршено из нехата, а наступила је тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера. Казна за овај облик је затвор од три дана до три године или строги затвор од једне до пет година.

Четврти облик постоји онда када је основно дело извршено из нехата, а наступила је смрт једног или више лица. Казна за овај облик је строги затвор од једне до осам година.

2. *Непругање помоћи лицу повређеном у саобраћајној несрећи.* — За ово кривично дело одговара возач моторног возила или неког другог.

превозног средства који не пружи помоћ лицу које је повређено тим превозним средством.

Возач ће одговорати за ово кривично дело без обзира да ли је крив за саобраћајни удес или не. Дакле, иако је нпр. повређени искључиво крив за своју повреду — возач је дужан да му пружи помоћ, ако је до повреде дошло посредством његовог возила.

Ово кривично дело може бити учињено само са умишљајем и казна је затвор од три дана до једне године.

Ако је настала тешка телесна повреда или смрт повређеног, казна је затвор од три месеца до три године или строги затвор од једне до пет година. Потребно је да се утврди узрочна веза између неучкаивања помоћи и наступања теже последице. Виност у односу на тежу последицу мора бити нехат.

3. *Несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.* — Кривично дело се састоји у несавесном вршењу своје дужности од стране одговорног лица коме је поверен надзор над одржавањем путева и мостова, превозним средствима, или јавним саобраћајем, или коме је поверено руковођење возњом — ако тиме буде изазвана опасност за живот људи или за имовину већег обима (конкретна опасност).

Учинилац кривичног дела може бити само одговорно лице коме је поверен горе наведени надзор. То може бити нпр. отправник возова, контролор лета, шеф радионице за одржавање и оправку возила. Такође, учинилац може бити и одговорно лице коме је поверено руковођење возњом. То, по правилу, није возач — дакле, онај ко управља механизмом за возњу — јер такво лице може учинити само кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 271. Међутим, отворено је питање да ли је вођа ваздухоплова или капетан брода лице које вози у смислу члана 271. или лице коме је поверено руковођење возњом. Преовлађује мишљење да су то лица којима је поверено руковођење возњом, јер та лица поред тога што могу непосредно радити на уређајима за управљање, ипак имају и друге дужности у вези са организовањем рада другог особља за време возње, одлучивањем о правцу и начину кретања саобразно примљеним наредбама, упутствима и подацима од стране службе која контролише кретање возила итд.

Радња кривичног дела је несавесно вршење своје дужности. То значи свесно пренебрегавање правила и прописа, а не свако пропуштање поступања по правилима и прописима. То непоштовање правила и прописа мора да буде резултат једног акљавог и небрижљивог односа према дужностима, што, међутим, још увек не претпоставља виност у односу на последицу кривичног дела. Увек је потребно посебно утврдити какав је психички однос учиниоца према изазивању опасности за живот људи или имовину већег обима.

Дело се може извршити са умишљајем и из нехата. Казна за умишљајно извршење овог кривичног дела је затвор од шест месеци до

три године или строги затвор од једне до пет година, а за нехатно извршење овог кривичног дела затвор од три дана до три године.

Посебан облик овог кривичног дела постоји онда када одговорно лице изда налог за возњу иако зна да возач због умора или других разлога није у стању да управља возилом и тиме изазове опасност за живог људи или имовину већег обима (конкретна опасност). Дело може бити учињено само са умишљајем, а предвиђена казна је затвор од шест месеци до три године или строги затвор од једне до пет година.

Уколико је из кривичног дела несавесног вршења надзора над јавним саобраћајем настала тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера, или је, пак, произведена смрт једног или више лица — примениће се казне предвиђене за случај тешких дела против опште сигурности (чл. 273).

4. *Отмица ваздухоплова.* — Кривично дело се састоји у предузимању контроле над ваздухопловом који се налази у лету употребом силе или озбиљне претње да ће се употребити сила. Ова инкриминација је у Кривичном законнику новијег датума. Унета је у Кривични законик Законом о изменама и допунама Кривичног законика од 1973. године, на основу Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, коју је Југославија потписала.

Кривично дело је свршено самим преузимањем контроле над летом ваздухоплова и није потребно да је услед тога дошло до опасности за живот људи или имовине. Довољна је, дакле, само апстрактна опасност.

Дело се може извршити само са умишљајем, а казна је строги затвор од једне до петнаест година.

Тежи облик овог кривичног дела постоји ако је отмица ваздухоплова извршена под особито отежавајућим околностима. У овом случају учиниоцу се може изрећи казна строга од двадесет година.

5. *Угрожавање безбедности лета ваздухоплова.* — Кривично дело се састоји у постављању или уношењу у ваздухоплов експлозивне или друге сличне направе или супстанце, уништењу или оштећењу уређаја за навигацију, или доношењу какве друге штете ваздухоплову, давању лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова или на други начин довођењу у опасност (конкретна опасност) безбедности лета ваздухоплова.

И ова инкриминација је новијег датума. Унета је у Кривични законик Закона о изменама и допунама Кривичног законика од 1973. године а на основу Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, коју је Југославија потписала.

За умишљајно извршење овог кривичног дела казна је строги затвор од једне до десет година, а за нехатно извршење овог кривичног дела, казна је затвор од три дана до три године.

Тежи облик овог кривичног дела постоји онда када је нека од радњи овог кривичног дела предузета у намери да се уништи ваздухоплов или да се изазове смрт једног или више лица, или, пак, ако је дошло до уништења ваздухоплова или смрти једног или више лица. За овај облик кривичног дела предвиђена је казна строгог затвора од десет до петнаест година или смртна казна.

6. *Непрописна предаја саобраћају експлозивног или запаљивог материјала.* — Кривично дело се састоји у предаји на превоз јавним саобраћајним средствима експлозивног или лако запаљивог материјала или у личном превозењу овог материјала, коришћењем јавних саобраћајних средстава, противно прописима о промету овог материјала.

Последица овог кривичног дела је апстрактна опасност за безбедност саобраћаја. Кривично дело се може извршити само са умишљајем. Казна за ово кривично дело је новчана или затвор од три дана до једне године.

7. *Уништење, оштећење или уклањање знакова којима се упозорава на опасност.* — Кривично дело се састоји у уништењу, оштећењу или уклањању знака којим се упозорава на какву опасност или знака који служи сигурности саобраћаја. Последица кривичног дела је апстрактна опасност за безбедност људи и имовине, било у јавном саобраћају, било уопште. Кривично дело се може учинити само са умишљајем. Казна је новчана или затвор од три дана до једне године.

8. *Злоупотреба телекомуникационих знакова.* — Кривично дело се састоји у злонамерном или без потребе отправању међународног знака за позивање у помоћ или знака да прети опасност, као и у обмањивању телекомуникационим знаком да постоји сигурност или у злоупотребни уговореног телекомуникационог знака.

Ово кривично дело је предвиђено у Кривичном законнику у складу са обавезама које проистичу из међународних конвенција којима је регулисана плавидба ваздухом, радиотелеграфски саобраћај и употреба телекомуникација — а чији је потписник Југославија.

Последица кривичног дела је апстрактна опасност. Извршењем овог кривичног дела се не мора угрозити безбедност јавног саобраћаја, али се по природи ствари подразумева да се овим кривичним делом првенствено угрожава безбедност јавног саобраћаја, пошто се телекомуникациони знаци најчешће употребљавају управо приликом обављања јавног саобраћаја.

Кривично дело се може извршити само са умишљајем. Казна за ово кривично дело је затвор од три дана до три године.

III. Основни проблеми у југословенској кривичноправној теорији и пракси у вези са заштитом сигурности јавног саобраћаја

Проблеми који се у југословенској теорији и пракси јављају у вези са кривичноправном заштитом безбедности јавног саобраћаја — везани су нарочито за кривично дело угрожавања јавног саобраћаја из члана 271. Ово није чудно ако се има у виду чињеница да је то кривично дело које се најмасовније врши.

Има неколико кључних питања која се у југословенској теорији и пракси у вези са овим кривичним делом веома живо дискутују. Ми ћемо у даљим излагањима да се осврнемо на нека од њих.

1. Данас је веома актуелна дискусија о томе каква структура бића кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја треба да буде *de lege ferenda*. Ова дискусија је актуелна управо због тога што се југословенско кривично законодавство налази у фази веома значајне и обимне реформе, која је иницирана новим Уставом СФРЈ од 1974. године. Према Уставу

СФРЈ и уставима социјалистичких република и социјалистичких аутономних покрајина — законодавна надлежност у области кривичног права једним делом прелази на републике и покрајине. Федерација доноси само општи део кривичног закона и инкриминише кривична дела од савезног значаја (нпр. кривична дела против народа и државе, против међународног права и човечности, против оружаних снага СФРЈ итд.). Највећи део материје посебног дела, међутим, прелази у надлежност република и покрајина. Већ су израбени: Нацрт Кривичног закона СФРЈ и нацрти кривичних закона република и покрајина. О њима се веома живо дискутује. У јануару ове године било је организовано и саветовање Југословенског удружења за кривично право и криминологију, које је било посвећено управо проблемима реформе кривичног законодавства Југославије.

Јасно је да у једној тако обимној реформи кривичног законодавства, проблематика регулација кривичноправне заштите безбедности јавног саобраћаја мора бити у кругу оних питања којима се поклања највећа пажња.

Да је то тако може се закључити и из тога што су нацрти појединих република и покрајина предвидели ова кривична дела у засебној глави — одвојивши их од осталих кривичних дела против опште сигурности људи и имовине.

Када је реч о структури бића кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, онда, пре свега, треба указати на поновно оживљавање већ старог питања да ли је потребно формулацију овог кривичног дела проширивати. Има, наиме, мишљења да су радње извршења овог кривичног дела сувише апстрактно постављене, и да би било потребно у вақону више прецизирати понашања која се сматрају радњама овог кривичног дела. То би омогућило грађанима да боље сагледају своје обавезе

у јавном саобраћају, што би имало несумњиво дејство на смањење деликвентног понашања у јавном саобраћају. Против овог решења истиче се да би повећање броја радњи извршења могло да одведе у једну непрегледну каузистику, која опет, са своје стране, прети да доведе до непрегледних и нејасних формулација, што може имати управо супротан ефекат од онога који се жели постићи.

У вези са овим проширењем броја радњи извршења кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, посебно се дискутује о питању да ли треба инкриминисати као самостално кривично дело — војњу у алкохолисаном стању.

У овом погледу не постоји сагласност. Нацрти кривичних закона Босне и Херцеговине и Македоније предвиђају кривично дело војње у алкохолисаном стању, и по њима ће ово кривично дело постојати онда када је возач управљао возилом у стању опијености са концентрацијом алкохола у крви више од једног промила. Други нацрти ово кривично дело не инкриминишу.

У прилог инкриминације овог кривичног дела истиче се да су саобраћајне несреће у случајевима када је возач био у алкохолисаном стању редовно са најтежим последицама, и да је због тога војња у алкохолисаном стању сама по себи од таквог значаја — да заслужује да буде предвиђена као посебно кривично дело. Насупрот томе, истиче се да је број ових саобраћајних несрећа упркос њиховој тежини, у односу на укупан број саобраћајних несрећа — веома мали — те да војња у алкохолисаном стању ипак није од таквог значаја да би је требало инкриминисати као посебно кривично дело.

Поред дискусије о радњи кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја — треба указати и на врло велику дискусију у погледу последице овог кривичног дела.

Поставља се, наиме, питање да ли ово кривично дело треба да остане кривично дело угрожавања или га треба инкриминисати као кривично дело повреде. Сматра се, наиме, да конкретна опасност као једна мисаона конструкција може имати извесно теоријско значење, али да она као последица кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја не може имати неки практичан значај. Конкретна опасност је само једна карика у узрочном ланцу, која је заједно са другим дејствујућим узроцима, узрок коначне последице — повреде. Она је, дакле, врло кратка, и према томе безначајна етапа у целом каузалном току који се одвија ка повреди.

Осим тога, истиче се да је због свега овога конкретну опасност веома тешко у пракси утврдити и доказати. Искуство показује да је до оптужења за кривично дело из члана 271. долазило само онда када је било проузроковано бар неко, лакше оштећење. У таквом случају је, заправо, једино и могла да дође у обзир примена члана 271. Јер лака телесна повреда или имовинска штета мањих размера није обухваћена

у члану 273, који предвиђа одговорност за тешка дела против опште сигурности. За примену члана 273. потребно је да наступи тешка телесна повреда неког лица или имовинска штета великих размера. Према томе, пракса је била принуђена да случајеве лакшег оштећења квалификује по члану 271, при чему се узимало да наступање овог лакшег оштећења у ствари показује да је настала конкретна опасност за наступање тежег оштећења. То су уједно и једини случајеви када је постојање конкретне опасности у пракси установљавано, и када је практично долазило до примене члана 271, иако је за његову примену довољно наступање и саме конкретне опасности без икаквог оштећења.

Из тих разлога се истиче да проузроковање конкретне опасности у јавном саобраћају не треба инкриминисати у кривичном закону већ да је довољно да у оваквим случајевима постоји одговорност за административни прекршај. Ово поготову, када се има у виду да садашњи Закон о безбедности саобраћаја на путевима предвиђа могућност изрицања заштитне мере одузимања возачке дозволе за прекршај ако је његовим извршењем „изазвана непосредна опасност за другог учесника или проузрокована саобраћајна незгода“ — што очигледно показује да законодавац сматра да последица саобраћајног прекршаја може да буде конкретна опасност, па чак и повреда!

Против оваквог схватања истиче се да оно води деградирању значаја сигурности људи и имовине. Рискантно понашање на друмовима остало би ван домена кривичног кажњавања, баш у време када угроженост људских живота и имовине све више расте. Недопустиво је да данас — када рискантна возња, по мишљењу многих, представља нови вид „разбојништва на друмовина“ — она буде третирана само као административни прекршај.

Осим тога, овде се отварају врата и једној значајној неправди, јер ће једна иста грешка возача једанпут бити третирана као кривично дело а други пут као прекршај — зависно од тога да ли је из те грешке настала саобраћајна несрећа или је, пак, она стицајем мање-више случајних околности, избегнута. Да ли ће неко одговорити за кривично дело или за прекршај — зависиће од тога да ли је неко у свом рискантном понашању имао више или мање среће.

У борби између ових принципијелних и практичних аргумената — може се рећи да у југословенској теорији и пракси преовладавају практични аргументи. Сматра се да је ипак важнија ефикасност у кажњавању. А та се ефикасност далеко лакше постиже кажњавањем у прекршајном поступку, него кажњавањем у кривичном поступку. Због тога — истиче се — треба репресију за саобраћајне деликте што је више могуће пребацити са терена кривичне одговорности на терен одговорности за прекршаје.

Неки нацрти републичких и покрајинских кривичних закона су прихватили у основи ово решење. Међутим, они ипак покушавају да набу известан компромис између захтева праксе да се деликти без

оштећења сматрају прекршајима и принципијелних разлога против тога. Наиме, ови нацрти одређују кривично дело угрожавања јавног саобраћаја као дело чија је последица конкретна опасност — али наступање лаке повреде или имовинске штете постављају као *објективни услов* за примену кривичне санкције. Неки нацрти, међутим, и даље задржавају решења из садашњег члана 271.

2. Друго питање око којег се води полемика у југословенској теорији и пракси — јесте питање умишљаја и нехата учиниоца кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.

По члану 7. Кривичног законика учинилац врши кривично дело са умишљајем ако је био свестан свога дела и хтео његово извршење (тзв. директни умишљај), или је био свестан да услед његовог чињења или нечињења може наступити забрањена последица, па је пристао на њено наступање (тзв. евентуални умишљај).

Учиниоцац врши кривично дело из нехата ако је био свестан могућности наступања забрањене последице, али је олако држао да она неће наступити или да ће је моћи спречити (тзв. свесни нехат), или ако није био свестан могућности наступања забрањене последице, али је према околностима и својим личним својствима био дужан и могао да буде свестан те могућности (тзв. несвесни нехат).

Када је реч о директном умишљају — најчешће се сматра да он није могућ у кривичном делу угрожавања јавног саобраћаја. Међутим, има мишљења да је код овог кривичног дела немогућ и евентуални умишљај. Узима се наиме, да је саобраћајна деликвенција у својој основи „нехатна деликвенција“. Ни један саобраћајни деликвент неће да проузрокује смрт других лица нити на то пристаје, чак и онда када је свесно кршио саобраћајне прописе.

Међутим, када је реч о евентуалном умишљају, умесно се примећује да је последица кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја конкретна опасност од несреће, а не сама несрећа. Ако се те две ствари разликују, онда је јасно да учинилац може пристати (ако не и хтети) да изазове опасност, без обзира што не пристаје на реализацију те опасности. Возач који претиче друго возило у непрегледној кривини, може пристати да тиме изазове опасност за саобраћајну несрећу. Али то некако не значи да је он аутоматски пристао и на стварно изазивање саобраћајне несреће. Јер предузимајући ово претицање он најчешће верује да ће својом умешношћу, брзином свог возила или на други начин успети да благовремено изврши претицање и своје возило постави испред претицаног возила пре него што дође до судара — пре реализације опасности коју је умишљајно створио. Према томе, евентуални умишљај код саобраћајних деликата је сасвим могућ.

У судској пракси се нарочито поставља питање како разграничити свесни нехат од евентуалног умишљаја код учиниоца ово кривичног дела. Питање се, наиме, своди на то, када се има узети да је учинилац пристао на наступање последица — а када се има узети да је он олако држао да до последица неће доћи, односно да ће је моћи спречити.

У пракси су углавном искристалисана два критеријума за оцену овог питања. То су: алкохолисаност и безобзирност возача. Ако се утврди да је возач приликом извршења кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја био у алкохолисаном стању — без даље провере узима се да је пристао на наступање забрањене последице — дакле да је поступио са евентуалним умишљајем.

Безобзирност возача постоји онда када је он грубо кршио прописе и правила вожње — на пример вожњу брзином од 120 километара на час на путу на коме је максимално дозвољена брзина до 50 километара на час. Међутим, у многим случајевима ипак није сасвим јасно да ли се ради о безобзирној вожњи или не, тако да се овај критеријум све више губи у судској пракси.

Када је реч о нехату, у теорији и пракси се поставља питање разграничења свесног и несвесног нехата. Питање се, наиме, састоји у томе да се одреди када је једно лице било свесно могућности наступања забрањене последице. Предлаже се извесно проширење овог „свесног елемента“ кривичне одговорности саобраћајног деликвента у односу на кривичну одговорност учинилаца осталих кривичних дела. Саобраћај је ризична активност па према томе свест о могућности наступања забрањене последице мора бити присутна по правилу код сваког учесника у саобраћају. Не може се рећи да возач није био свестан могућности наступања забрањене последице ако пре предузимања одређене активности, није проверио да ли је та последица искључена. Ако возач управљајући возилом у раскрсници није погледао на десну страну да провери да ли иде неко возило које има предност — онда се не може рећи да он није био свестан могућности да такво возило ипак иде. Тек ако је возач проверио ситуацију у којој се налази, па је услед неких разлога стекао *погрешно уверење* да не прети опасност — може се говорити о несвесном нехату, под предпоставком да је возач, с обизром на околности и своја лична својства, био дужан и могао да отклони своју заблуду.

Ако, међутим, возач није могао нити је био дужан да отклони своју заблуду — онда он није крив.

Када је возач био дужан и могао да отклони своју заблуду тојест да буде свестан могућности наступања забрањене последице? Пошто се ради о саобраћају као ризичној активности, тешко је пронаћи такву ситуацију када таква дужност и могућност возача није постојала. Возач је увек дужан да саобрази вожњу условима пута, возила итд. Из тих разлога, када је реч о одговорности за ово кривично дело, често се говори о реобјективизацији кривичног права, која практично значи повратак на објективну одговорност тј. одговорност за само проузроковање забрањене последице. Овакво схватање није прихваћено у југословенској пракси и теорији. Сматра се, наиме, да за ове деликте треба да буду оглашени кривим само они возачи код којих се може наћи „субјективно покриће“ за грешку коју су починили. Несумњиво је да постоје тешкоће око утврђивања критеријума за разграничење скрив-

љеног понашања возача од његовог понашања без кривице, али ту ипак могу да се нађу нека мерила. На пр. у случају када је последица наступила услед више силе — возач се ослобађа одговорности. Када је грешка учињена у „магновању” (што се често дешава у данашњем саобраћају) — испитује се да ли је возач себе довео скривљено до такве ситуације да мора да реагује у „магновању”, или је по среди случајан сплет околности, које возач није могао да предвиди. При том се узима да сваки возач мора да познаје границе својих функционалних моћи — и да је његова дужност да се не упушта у такве ситуације, које неће моћи са сигурношћу да контролише.

3. Треће питање које је предмет обимних дискусија у југословенској теорији и пракси — јесте питање казнене политике судова према учиниоцима кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја.

Када је реч о одмеравању казне за ово кривично дело, може се констатовати да судска пракса показује изузетно велику благост према учиниоцима овог кривичног дела. Велики број казни које судови за ово дело изричу — креће се по својој висини на граници минимума који је закон предвидео за то кривично дело. Исто тако велики број казни, судови изричу испод законом предвиђеног минимума, користећи правила о ублажавању казне, одређена у члановима 42 и 43 Кривичног законика. Статистички подаци говоре да је број минималних и ублажених казни изузетно велики. Он се креће код појединих облика овог кривичног дела, укључујући ту и тешке случајеве из члана 273 — у проценту од 75 до 85, па и 90% од броја свих изречених казни. Ситуација је још интересантнија ако се има у виду да је и број условних осуда које су изречене за кривично дело из члана 271, веома велики, и да износи око 80% од укупног броја изречених казни.

Поставља се питање шта су узроци овако благе казнене политике југословенских судова према учиниоцима ових кривичних дела баш у време када је опасност од саобраћајне деликвенције нарасла до алармантних размера?

Један од узрока свакако лежи у томе што се саобраћајна деликвенција не сматра криминалом у класичном смислу. Учиниоци ових кривичних дела су најчешће лојални грађани, који се иначе у животу баве друштвено корисним активностима. Саобраћајна деликвенција је по својој природи таква да и најмања неопрезност за воланом може човека да доведе на оптуженичку клупу. Пошто се овде не ради о класичним криминалцима, већ о случајним кривцима, који иначе немају склоности за вршење кривичних дела — има мишљења да је постизање специјално-превентивне сврхе кажњавања овде непотребно. Ресоцијализирати се морају оне личности, које су исклизнуле из редовних друштвених токова, које су се показале неспособним да се уклопе у друштвене норме и да их поштују. Саобраћајни деликвентни су, међутим, по правилу, људи који се у односу на друштвене норме понашају коректно — а саобраћајни деликт им се појављује као случајна епизода у животу.

Што се тиче генералне превенције као сврхе казне — истиче се да ни она код саобраћајне деликвенције не може имати неких великих ефеката. Кад застрашујуће последице саобраћајних деликата које људи свакодневно гледају на друмовима или о којима сазнају у штампаним или преко других видова информација не успевају да их одврате од деликтног понашања у саобраћају — како ће онда то моћи да посатигне казну? Кад возач не размишља о безбедности своје деце, своје жене и других блиских лица која вози — сасвим је тешко очекивати да ће он мислити о томе да је неко други, њему познат или непознат, био једном оштро кажњен због деликта који је у саобраћају учинио.

Против горе наведених оправдања благе казнене политике према учиниоцима кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја — истичу се многи приговори.

Пре свега, погрешно је сматрати да саобраћајна деликвенција нема никакве везе са обичним криминалитетом. Овакво схватање произилази из погрешне моралне оцене људских грешака за воланом.

Нагли развој технике је несумњиво превазишао развој људских моралних осећања. Ми смо данас сведоци да се краба ствари релативно мале вредности још увек сматра морално тежим делом него предузимање опште-опасне радње којом се угрожавају животи људи и имовина великих размера.

Данашњи начин живота људи, који је заснован на употреби технике, захтева сасвим другачија морална схватања друштва. Техника је повезала људе и учинила их међусобно зависним више него икада. Данас човек не може тако рећи ни једну активност у своме животу да обави без употребе технике, а тиме и без уплитања, посредно или непосредно, у туђ живот и туђе интересе. На пр. данас ни обични недељни излет више није приватна ствар сваког појединца, ако он на тај излет иде аутомобилом. Такав „излетник“ мора поштовати саобраћајне знаке, водити рачуна о семафорима, о осталим учесницима у саобраћају, о пешацима који прелазе улицу итд.

Човек данашњег доба живи у свету наглог техничког просперитета. Друштво му је омогућило употребу технике и коришћења њених благодети — али зато то исто друштво има право да захтева од човека да он користи ту технику у складу са потребама и интересима других. Међузависност људи коју је техника наметнула — нужно захтева једну социјално-рационалну и целисходну употребу технике од стране свих појединаца. У супротном, све корисне стране технике биће претворене у њихову супротност.

Из тих разлога свест данашњих људи мора да буде адекватна оним нормама друштвеног живота које намеће живот прожет техником и заснован на техници. А то је пре свега осећање међусобне солидарности и осећање потребе да се води рачуна о интересима других.

Данас више није за моралну осуду само наношење другоме зла или стицање неосноване користи — као што је то до сада био случај. Данас је исто тако за моралну осуду и невођење рачуна о интересима других. Ко не води рачуна о интересима других у време када својим актима заснованим на употреби моћне технике може проузроковати катастрофалне последице — тај чини исто тако тежак злочин као и онај ко врши насиља, убиства, пљачке и др.

Таквог човека треба ресоцијализирати, као и сваког другог преступника, јер је он показао да се у свету друштвених норми које намеће техника, у најмању руку не сналази. Због тога је неправилно сматрати да код кажњавања саобраћајних делинквената не могу бити постигнуту циљеви специјалне превенције.

Када је реч о генералној превенцији као сврси кажњавања саобраћајних делинквената, такође се истиче да су неприхватљива она мишљења по којима кажњавање саобраћајних делинквената нема генерално-превентивне ефекте.

Кажњавање за саобраћајне деликте се не врши због сузбијања саобраћајних несрећа — већ због сузбијања недопуштеног ризика. Несреће које настају услед употребе технике, нису примарно зло које из те употребе настаје. Те несреће морају настајати и онда када нема никакве кривице људи, јер људи у свом био-психичком развоју нису достигли такав ниво да апсолутно владају техником коју су створили. Такве несреће морају ући у оквир дозвољеног ризика, који друштво мора толерисати. Оне представљају разумну цену коју друштво плаћа за свој технички просперитет. Међутим, цена коју друштво уистину плаћа — далеко је већа од ове. Она иде на конто отклоњивих људских грешака које у својој суштини не значе ништа друго до неоправдано повећање дозвољеног ризика. Корисност употребе технике тражи до извесне мере повећање ризика — али је неопходно да то повећање иде до једне оптималне границе, преко које употреба технике више штети него што користи. Друштво се, дакле мора борити да се у процесу употребе технике очува *оптимални ризик* — ако не жели да се употреба технике од друштвено корисне активности претвори у активност која доводи у питање опстанак читавог система друштвених односа који су засновани на њеној употреби.

Према томе, треба усадити у свест данашњих возача сазнање да повреда живота и имовине, није једина штетна последица њиховог деликтног понашања, већ да и *само* повишење ризика за наступање ове повреде, представља штетну последицу која је у довољној мери антисоцијална да сама за себе заслужује морални прекор и примерну казну. Суштина кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја је у стварању недопуштеног ризика за повреду правног добра, а не у самој повреди. Зато основ прекора за ово кривично дело мора лежати у скривљеном проузроковању овог ризика, а не повреде.

Приговор да казна не може имати генерално-превентивно дејство и одвратити возача од деликтног понашања на друмовима, јер га од тога не може одвратити ни могућност његовог сопственог страдања и страдања његових најближих — може бити прихваћен само онда ако се не види суштина друштвеног прекора за деликтно понашање у саобраћају тојст ако се тај прекор искључиво везује за проузроковање саобраћајне несреће. Такав резон и возача и онога ко га кажњава — мора бити изменен. Јер у супротном, возач ће увек калкулисати са срећом очекујући избегавање повреде, пошто зна да је тиме избегао и казну, која се у склопу целе те његове рачунице налази негде на периферији његовог интересовања. У таквој ситуацији кривично-правна заштита сигурности јавног саобраћаја бива зависна од успешних или неуспешних калкулација возача, коме се дају отворене руке да се игра људским животима и имовином у уверењу да се игра са својом сопственом срећом. Овакав привидни изглед ствари, који хазардирање са опште-друштвеним вредностима приказује као индивидуално право појединца да се игра својом срећом — држи у заблуди и оне који кажњавају и оне који бивају кажњени, затварајући њихову мисао у зачарани круг питања: зашто кажњавамо и зашто смо кажњени.

Када би се коцка са срећом у односу на удес, заменила неминовношћу оштре друштвене реакције у односу на створени недозвољени ризик — онда би свакако било и мање ризика и мање удеса. У томе лежи суштина генерално-превентивног дејства казне као средства за сузбијање саобраћајне деликвенције.

Др Драгољуб Атанацковић